

# COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

## COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

---

**NUMÉRO DE DOSSIER** : 349908

**LES MEMBRES PRÉSENTS** : Suzanne Cloutier, vice-présidente  
Marie-Josée Gouin, vice-présidente  
Jacques Cartier, commissaire

**DATE** : Le 24 janvier 2007

---

### AVIS SELON L'ARTICLE 66 DE LA LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES

---

#### LA DEMANDE D'AVIS

- [1] Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a évalué quatre solutions pour améliorer la fluidité des transports dans l'axe nord-sud de cette portion de la Montérégie, sise à l'est de la rivière Richelieu, soit : le statu quo, l'amélioration ou l'élargissement de la route 133, l'aménagement d'une route dans l'emprise de l'autoroute projetée ou la réalisation de l'autoroute.
- [2] Selon le MTQ, seule la dernière option répond adéquatement à l'ensemble des objectifs fixés (mobilité, accessibilité, sécurité, qualité de vie des citoyens dans les territoires traversés, soutien au développement économique, image de marque du Québec), d'où la présente demande d'avis.
- [3] Le gouvernement, par l'intermédiaire du ministère des Transports du Québec, sollicite donc dans le cadre des travaux de parachèvement de l'autoroute 35, l'avis de la Commission selon l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., c. P-41.1), ci-après appelée « la loi », sur le tracé situé entre la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, depuis sa portion existante, jusqu'à la frontière américaine, soit au poste frontalier de Philipsburg au bout de l'actuelle route 133. Cette dernière route est aménagée à 4 voies à chaussées séparées sur environ 5 kilomètres à l'approche de la frontière.

- [4] Le projet se raccorderait à « l'Interstate 89 » au Vermont et compléterait le lien autoroutier entre les villes de Boston et de Montréal. Le poste frontalier de Philipsburg est le deuxième en importance au Québec.
- [5] Le projet comporte globalement une longueur d'environ 38 kilomètres, dans une emprise nominale de 90 mètres, pour une superficie approximative de 390 hectares. Le tracé traverse le territoire de 5 municipalités, soit ceux de Saint-Jean-sur-Richelieu, de Saint-Alexandre, Saint-Sébastien (en longeant le territoire de Sainte-Anne-de-Sabrevois), qui font partie de la MRC du Haut-Richelieu, ainsi que ceux de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et de Saint-Armand, qui font partie de la MRC de Brome-Missisquoi.
- [6] Il apparaît important et fondamental de noter dès maintenant qu'une emprise a été expropriée au cours des années 1960 et 1970 sur la totalité de la longueur du projet. **La Commission n'est donc pas saisie de l'opportunité d'établir la voie autoroutière dans le corridor envisagé, ni de considérer un tracé alternatif puisque le tracé bénéficie de droits acquis en vertu de l'article 104 de la loi<sup>1</sup>. À cet égard, n'eût été des quelques ajustements apportés au tracé d'origine, le MTQ pourrait aménager l'autoroute projetée sans que l'appréciation de la Commission ne soit sollicitée pour examiner les conséquences du présent projet au regard de la protection du territoire et des activités agricoles.**
- [7] En conséquence, l'analyse qui suit se limite aux superficies nécessaires pour procéder à certaines ajustements de l'emprise acquise antérieurement. Pour l'essentiel, ces superficies sont exigées dans le cadre de la modification du design d'échangeurs ou de viaducs, l'aménagement d'infrastructures (poste de pesée) et finalement la modification à un endroit du tracé.
- [8] Au global, la superficie des espaces ciblés totalise environ 44,4 hectares sur les quelque 390 hectares que nécessite la construction de l'autoroute, comprenant l'aménagement de 3 kilomètres sur les 38 kilomètres que constitue la voie autoroutière projetée, soit environ 7 % du tracé. Ces superficies se répartissent, pour chacune des municipalités concernées, comme suit.

---

<sup>1</sup> L'article 104 de la loi se lit comme suit : « *Un lot peut faire l'objet d'une aliénation, d'un lotissement et d'une utilisation à une fin autre que l'agriculture, sans l'autorisation de la commission, dans la mesure où il avait déjà été acquis, utilisé, ou avait fait l'objet d'une autorisation d'acquisition ou d'utilisation par arrêté en conseil ou décret du gouvernement ou règlement municipal pour une fin d'utilité publique, par le gouvernement, un de ses ministres, un organisme public ou une personne habilitée à exproprier au moment où les dispositions de la présente loi visant à exiger une autorisation de la commission ont été rendues applicables sur ce lot.* » (les soulignés sont des soussignés)

**Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu**

- [9] La portion de territoire ciblée est constituée de lots ou une partie des lots 207, 208, 210, 211, 212, 213, 215, 216, 218 et 219, du cadastre de la Paroisse de Saint-Athanase, dans la circonscription foncière de Saint-Jean, d'une superficie de 1,7472 hectare.

**Municipalité de Saint-Alexandre**

- [10] La portion de territoire ciblée est constituée des lots ou une partie des lots 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 360, 361, 362, 363, 415 et 416, du cadastre de la Paroisse de Saint-Alexandre, dans la circonscription foncière de Saint-Jean, représentant une superficie de 6,5734 hectares.

**Municipalité de Saint-Sébastien**

- [11] La portion de territoire ciblée est constituée des lots ou une partie des lots 194, 195, 279, 280, 327, 328 et 345, du cadastre de la Paroisse de Saint-Sébastien, dans la circonscription foncière de Saint-Jean, représentant une superficie de 2,4526 hectares.

**Municipalité de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River**

- [12] La portion de territoire ciblée est constituée des lots ou une partie des lots 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39 et 47, et des lots ou parties de lots 44-1, 44-2, 53, 53-19, 53-20, 53-21, 53-22, 53-23, 53-24, 53-25 et 53-26, du cadastre du Canton de Stanbridge, dans la circonscription foncière de Missisquoi, ainsi que des lots ou parties de lots 318, 348, 367, 368 et 369, du cadastre de la Paroisse de Saint-Sébastien, dans la circonscription foncière de Missisquoi, représentant une superficie de 20,7197 hectares.

**Municipalité de Saint-Armand**

- [13] La portion de territoire ciblée est constituée des lots, des parties de lots et certaines subdivisions des lots 28, 30, 31, 34, 36, 37, 38, 39, 44, 46 et 49, du cadastre de la Paroisse de Saint-Armand-Ouest, dans la circonscription foncière de Missisquoi, ainsi que des parties des lots 1 et 2, du cadastre du Village de Philipsburg, dans la circonscription foncière de Missisquoi, représentant une superficie de 12,9140 hectares.

## LE MILIEU AGRICOLE CONCERNÉ

- [14] La fertilité des sols et leur faible dénivellation, la clémence des conditions climatiques et l'abondance d'eau caractérisent le territoire agricole se déployant dans la région de la Montérégie. Ces atouts ont permis à la région agricole montégérienne de se hisser parmi les régions bioalimentaires les plus dynamiques et productives au Québec comme en témoignent le haut taux d'occupation de la zone agricole par les fermes, la diversité et l'intensité des activités agricoles s'y déroulant, la capitalisation agricole des fermes de même que les recettes monétaires agricoles générées<sup>2</sup>.
- [15] Les lots visés par le présent projet s'insèrent, de fait, dans la portion sud-est de la Montérégie et possèdent tous les atouts qui distinguent le bassin des terres agricoles de la plaine fertile de cette région. Ainsi, les terres agricoles composant le milieu sous étude recèlent généralement et globalement un haut potentiel agricole offrant de larges possibilités agricoles (classes 2 et 3 selon les données de l'Inventaire des terres du Canada). Une faible portion du territoire comporte des sols de moindre qualité (classes 4 et 5); il s'agit principalement de secteurs boisés. Ces espaces forestiers comprennent fréquemment des peuplements d'érables rouges ou d'érables à sucre (environ 50 % des peuplements forestiers). Ce territoire agricole bénéficie, de surcroît, de conditions climatiques des plus favorables en raison de sa position géographique méridionale et de la présence de plans et de cours d'eau d'importance (la baie Missisquoi, rivière Richelieu, rivière aux Brochets, rivière du Sud, etc.); le nombre élevé d'unités thermiques maïs que l'on y observe, soit de 2 800 à 3 000 UTM, traduit amplement cette réalité.
- [16] Les grandes cultures (maïs grain, soya, céréales), les cultures fourragères (foin, pâturage) et l'élevage, notamment de bovins laitiers, caractérisent principalement l'agriculture de ce milieu fort dynamique au plan agricole. On y retrouve également des cultures maraîchères ou horticoles (aucune ferme directement touchée par le projet), et sporadiquement divers autres élevages (bovins, porcins et avicoles).
- [17] En somme, il s'agit d'un milieu éminemment homogène où la vocation agricole est manifeste et sans conteste.

## LA DESCRIPTION DU PROJET ET LES IMPACTS AGRICOLES ANTICIPÉS

- [18] La présente section passe en revue et commente les modifications apportées à l'emprise par rapport à celle déjà expropriée, et ce, selon la répartition spatiale depuis la portion existante de l'autoroute 35 à proximité du parc industriel du secteur d'Iberville à Saint-Jean-sur-Richelieu (hors la zone agricole), puis en direction sud, jusqu'à la frontière américaine où le tracé suit le trécaré des lots de cadastre sur la majeure partie

---

<sup>2</sup> Voir à cet égard, *Le profil bioalimentaire de la Montérégie*, MAPAQ, janvier 2006.

de son parcours. Il passe ainsi à proximité des noyaux villageois de Saint-Alexandre et de Saint-Sébastien. Vers la fin, le projet traverse ou longe une zone non agricole dans la municipalité de Saint-Armand.

#### Chemin Grande Ligne, à Saint-Jean-sur-Richelieu

- [19] Deux parcelles de terrain seront nécessaires pour aménager une entrée et une sortie à l'autoroute en direction sud. Les superficies requises cumulent respectivement 0,6 hectare et 0,4 hectare; ces surfaces sont majoritairement cultivées, à l'exception d'une pointe, de faible superficie, sous couverture forestière sans érables. Les sols recèlent un potentiel élevé pour la culture, soit de classe 2. L'impact le plus important à cet endroit résulte de l'expropriation antérieure qui a morcelé en deux la parcelle d'origine. Le présent impact se limite à la perte additionnelle d'un hectare de bon sol.

#### Secteur du ruisseau de la Barbotte, à Saint-Jean-sur-Richelieu

- [20] La troisième parcelle sollicitée découle d'un léger déplacement de l'emprise actuelle vers l'ouest, et ce, sur une distance d'environ 15 mètres, pour s'éloigner d'une zone sensible à l'érosion en marge du ruisseau de la Barbotte. La superficie additionnelle de 0,76 hectare visée est cultivée sur environ la moitié de la surface sur des sols de classe 2, le reste étant boisé sans érables sur des sols de classe 4. L'emprise se retrouve ici à l'extrémité des planches de labour; l'impact se limite à la perte additionnelle de sol agricole. La rétrocession d'une largeur comparable de l'autre côté de l'emprise ne compenserait pas cette perte, puisque la superficie ne serait pas récupérable pour la culture, étant enclavée entre l'emprise et le boisé en marge du ruisseau.

#### Échangeur route 227 à Saint-Alexandre

- [21] Ce tronçon constitue un amendement par rapport au projet initialement exproprié (localisation au niveau de la Montée de la Station, près du noyau villageois) et au projet soumis au Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE)<sup>3</sup>. Dans la présente version, l'échangeur est maintenant déplacé plus à l'ouest au niveau de l'actuelle route 227 et remplacé par un type en losange plutôt qu'avec des bretelles en trèfle partiel.
- [22] Comparativement aux versions antérieures, la modification proposée représente un gain pour le territoire agricole. Elle représente une superficie inférieure, soit quelque 6,57 hectares (incluant l'élargissement de la route 227 de part et d'autre de l'autoroute jusqu'à 35 mètres pour le segment nord jusqu'au chemin Grande Ligne), par rapport aux

---

<sup>3</sup> Le projet soumis au BAPE, qui a examiné le projet de parachèvement de l'autoroute 35 au cours de l'année 2005 et qui a remis son rapport en mars 2006, prévoyait une superficie de quelque 19 hectares pour cet échangeur.

8 hectares qu'accaparait l'échangeur exproprié ou encore les 19,03 hectares que nécessitait l'option présentée au BAPE. Évidemment, si la parcelle de 8 hectares n'est pas rétrocédée, le gain en superficie serait annulé, mais l'impact serait tout de même moindre que la version (échangeur en trèfle partiel) proposée au BAPE.

- [23] La présente version présente également l'avantage de correspondre à de faibles largeurs situées à l'extrémité des parcelles cultivées, minimisant ainsi les contraintes à la pratique agricole.

#### Échangeur route 133 à Saint-Sébastien

- [24] De toute évidence, l'échangeur maintenant envisagé est nettement moins dommageable pour le territoire agricole. L'échangeur exproprié de type avec bretelles en trèfle partiel est remplacé par un échangeur de type en losange. Les superficies additionnelles requises seraient maintenant de 2,03 hectares. En contrepartie, la nouvelle configuration permettrait la rétrocession d'environ 12,7 hectares de l'emprise expropriée. Il s'agit donc d'une réduction significative des pertes de sols cultivées, sur des sols de bon potentiel pour la culture (classes 2, 3 et 4).

#### Viaduc du rang des Ducharme, à la limite de Saint-Sébastien et de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River

- [25] Les surlargeurs demandées semblent correspondre à un oubli lors de l'expropriation pour aménager ce viaduc au-dessus de l'autoroute. Les superficies requises totalisent 1,92 hectare de sols cultivés au potentiel élevé, soit de classes 3 et 2. L'impact se limite à cette perte aux extrémités des parcelles cultivées.

#### Secteur du boisé marécageux, à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et Saint-Armand :

- [26] Il s'agit sans contredit de la modification la plus significative de tout le projet. Elle est commandée pour des motifs environnementaux et les règles de l'art reconnues en matière de travaux routiers (très différentes de celles en pratique dans les années 1960). L'emprise expropriée empiète sur un marécage à cet endroit. Or, ce boisé marécageux possède une valeur écologique importante. Cette valeur écologique a été reconnue par la création de la réserve écologique de la Rivière-aux-Brochets; cette réserve sise au cœur de ce marécage (en dehors de l'emprise en cause) totalise une superficie de 322,60 hectares. Il est à noter que la Commission a donné un avis favorable relativement à la création de cette réserve à ses dossiers 241342 et 241343<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Le 6 mars 1997, ministère de l'Environnement, n° 241342-241343.

- [27] Le MTQ propose donc une déviation à ce niveau, sur une longueur d'environ 3 kilomètres, en se situant à la limite de la crue de grand courant (récurrence de 0 - 20 ans). Pour réduire la perte de sols agricoles, le MTQ resserrerait les chaussées et limiterait l'emprise à une largeur de 75 mètres (au lieu de 90 mètres), et aménagerait un viaduc agricole pour accéder à la partie enclavée entre l'emprise et le marécage. Le projet nécessiterait néanmoins 18,77 hectares à Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et 5,83 hectares à Saint-Armand, soit un total de 24,60 hectares en culture sur des sols au potentiel élevé (majoritairement de classe 2 avec un peu de classe 3).
- [28] Sur le plan agricole, une localisation à la limite même de l'espace boisé, soit à l'extrémité des parcelles en culture, aurait été moins dommageable pour la pratique de l'agriculture, en évitant cet enclavement de 78 hectares de sols cultivés (inondables, mais exploitables pour la grande culture). Cette option irait cependant à l'encontre de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), des dispositions du schéma d'aménagement de la MRC de Brome-Missisquoi et de l'entente internationale avec les États-Unis de non-intervention dans la zone inondable.

#### Secteur du poste de pesée, à Saint-Armand

- [29] Ce poste serait aménagé en marge du segment à l'approche de la frontière, où la route est déjà aménagée avec 4 voies à chaussées séparées. Il se situerait à l'est de la route, immédiatement au nord d'une zone non agricole. Le poste de pesée impliquerait l'acquisition de 5,49 hectares de surface boisée au potentiel agricole faible pour les grandes cultures, soit de classes 7 et 5. Environ 3,45 hectares de ce boisé comportent des érables, en continuité d'un peuplement beaucoup plus étendu. Le projet vise également un léger élargissement de l'emprise, du côté opposé sur 0,8 hectare (pâturage, boisé avec et sans érables sur des sols de même potentiel que celui du poste).
- [30] Il est à noter que le MTQ a abandonné son projet d'aménager une halte routière sur une superficie additionnelle de 10,6 hectares, adjacente au poste de pesée. Environ les deux tiers de cette superficie étaient boisés avec érables.

#### Secteur au sud du village de Philipsburg

- [31] Trois parcelles sont concernées dans ce secteur. La principale de 0,59 hectare servirait à la reconfiguration du raccordement avec le chemin Saint-Armand. Cette superficie est en bordure de parcelles en culture sur des sols de classes 3 et 5. Sa localisation ne nuirait pas à la culture sur la portion résiduelle de ces parcelles.

- [32] Les deux autres parcelles concernées représentent des surfaces minimales de 0,05 et 0,17 hectare. Recelant respectivement des sols de classes 3 et 5 ou de classes 7 et 5, elles sont irrécupérables pour la culture étant localisées dans d'étroites bandes boisées, sans érables, entre une zone marécageuse et la route.

### **L'APPRÉCIATION DE LA COMMISSION**

- [33] Pour donner son avis, la Commission s'en tiendra au cadre de sa juridiction, soit en tenant compte de l'intérêt général de protéger le territoire et les activités agricoles, en prenant en considération les faits qui sont à sa connaissance, sans oublier le contexte des particularités régionales, et en se basant sur les critères pertinents prévus dans la loi.
- [34] L'implantation d'une infrastructure de transport aussi majeure qu'une autoroute ne peut se réaliser sans modifier de façon significative le milieu dans lequel elle s'insère, notamment en termes d'aménagement du territoire. Outre l'inévitable séparation physique des terres qu'elle engendre, elle modère et modifie la dynamique de l'utilisation des terres qui lui sont adjacentes. Évidemment lorsque cette infrastructure prend forme dans un milieu agricole de qualité – ce qui est le cas ici – il est raisonnable de croire que son passage induira des impacts négatifs sur la communauté agricole concernée. Outre la perte manifeste de sols de qualité aptes aux cultures céréalières et horticoles ou encore à la production acéricole de même que le morcellement d'entités foncières activement exploitées à des fins agricoles, la réalisation de cette infrastructure routière d'importance modifiera l'homogénéité de la communauté et des exploitations agricoles concernées ainsi que les conditions d'exercice de l'agriculture (norme phosphore, drainage, patrons de culture, etc.).
- [35] Cela dit, il importe de rappeler, comme il a été spécifié au début de cet avis, que le tracé projeté s'insère dans la majorité de son parcours dans une emprise déjà expropriée depuis plus de 35 ans, laquelle emprise bénéficie de droits acquis en vertu de l'article 104 de la loi. Cette question est d'importance puisque la présente analyse de la Commission se limite, en somme, à des superficies que l'on pourrait qualifier d'accessoires par rapport aux surfaces requises pour l'ensemble du tracé. De fait, les surfaces étudiées constituent moins de 11 % de l'ensemble des superficies accaparées par le projet, voire 8 % si on tient compte des superficies rétrocédées. Il en est de même quant aux modifications apportées à la configuration du tracé, lesquelles représentent environ 7 % de la longueur du tracé global<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> soit 3 kilomètres sur les quelque 38 kilomètres de route projetée.



- [36] Par ailleurs, bien que le tracé général bénéficie de droits acquis, on constate que celui-ci respecte et suit les trécarés du cadastre sur une importante portion de sa longueur, réduisant ainsi les impacts sur le territoire et les activités agricoles, notamment au chapitre du morcellement des unités de production agricole<sup>6</sup>. De plus, tel que conçu, le tracé de la future infrastructure autoroutière devrait susciter très peu de pressions pour accroître le périmètre d'urbanisation des villages, ce dont la Commission ne peut évidemment que se réjouir. Enfin, aucun bâtiment agricole n'est touché par le projet.
- [37] Concernant les modifications apportées à l'emprise déjà expropriée, celles-ci peuvent, dans la majorité des cas, être qualifiées de relativement mineures, impliquant des largeurs et des superficies de faible ampleur; elles ne généreront pas d'impact négatif significatif sur la ressource, ni sur le maintien et le développement des activités agricoles avoisinant les parcelles visées. Certaines modifications proposées, par rapport aux diverses versions antérieures, s'avèrent même plutôt bénéfiques pour l'agriculture en soustrayant moins d'espaces au domaine agricole, telle la reconfiguration des échangeurs.
- [38] De fait, un seul segment génère un impact significatif, soit celui du secteur de la zone marécageuse qui chevauche la limite municipale entre Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et Saint-Armand. Outre la perte de sols agricoles de qualité, la modification de ce segment du tracé aura notamment pour effet d'enclaver une surface de quelque 78 hectares actuellement possédés et exploités par une dizaine de propriétaires de fermes.
- [39] La Commission conçoit qu'il serait inadéquat d'exiger que le tracé épouse le contour de l'aire boisée eu égard au statut conféré à l'espace sis entre la limite du boisé et le tracé projeté. Toutefois, l'adoption de diverses mesures de mitigation pourrait grandement atténuer les impacts anticipés. En sus du viaduc agricole et du resserrement des chaussées, la Commission songe, entre autres, à la possibilité que le MTQ acquière l'ensemble de la surface enclavée pour constituer une ou deux nouvelles unités agricoles, après entente avec les propriétaires concernés. Un réaménagement des planches de labour dans l'orientation nord-sud jumelé à une reconfiguration du drainage de surface (en éliminant un certain nombre de fossés) favoriseraient les pratiques culturales dans cette enclave. Ces mesures faciliteraient assurément le maintien et la survie de l'activité agricole dans cette bande de terrain. Sans ces mesures, il est à craindre que la création d'une dizaine de petites parcelles enclavées et inondables suscitera l'abandon à brève échéance de la pratique agricole sur celles-ci.

---

<sup>6</sup> En effet, le tracé suit les trécarés des lots de cadastre ou emprunte le contour d'une route existante sur un total de près de 30 kilomètres (77 % du tracé).

**EN CONSÉQUENCE, LA COMMISSION :**

**DÉCLARE ne pas avoir juridiction sur l'emprise expropriée** avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles pour la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 35 et, au regard des modifications suggérées à cette emprise,

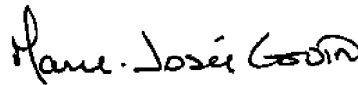
**EST D'AVIS**

**QUE** les superficies requises, excédant l'emprise déjà propriété du MTQ, sur le territoire en zone agricole des municipalités de Saint-Jean-sur-Richelieu, de Saint-Alexandre et de Saint-Sébastien peuvent être utilisées pour les fins recherchées sans compromettre indûment la protection du territoire et des activités agricoles.

**QUE** les superficies requises, excédant l'emprise déjà propriété du MTQ, sur le territoire en zone agricole des municipalités de Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River et de Saint-Armand peuvent être utilisées pour les fins recherchées sans compromettre indûment la protection du territoire et des activités agricoles, sous réserve des mesures de mitigation ci-devant décrites.



Suzanne Cloutier, vice-présidente  
Présidente de la formation



Marie-Josée Guoin, vice-présidente



Jacques Cartier, commissaire

/sl